



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VII/2019/00433**
Datum: 13.11.2019
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:
Verfasser: FB Planen
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	03.12.2019	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben	12.12.2019	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	18.12.2019	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss GRW-Maßnahme Neubau Sandangerbrücke

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt die bauliche Realisierung der GRW-Maßnahme Neubau Sandangerbrücke.
2. Der Baubeschluss erfolgt vorbehaltlich der Bewilligung der im Rahmen des Programms „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Tourismus“ beantragten Fördermittel.

René Rebenstorf
Beigeordneter

Darstellung finanzielle Auswirkungen

Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen ja nein
 Aktivierungspflichtige Investition ja nein

Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Es wurden Fördermittel über das Programm „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Tourismus“ beantragt. Eine vorläufige Förderzusage liegt vor. Die Förderquote liegt bei 88 %. Andere Fördermittel stehen nicht zur Verfügung.

Folgen bei Ablehnung

Die vorläufige Förderzusage ist u.a. an den Nachweis eines Durchführungsbeschlusses bis zum 31.12.2019 gebunden. Sofern dieser nicht fristgerecht vorliegt, kann die Förderzusage aufgehoben werden. Damit wären unter Umständen die Förderwürdigkeit in Gänze oder die Förderquote in Frage gestellt. Bereits verausgabte Planungsmittel sowie die Kosten für eine spätere Realisierung des Vorhabens wären dann mit einem höheren Eigenmittelanteil oder zu 100 % über Eigenmittel der Stadt zu finanzieren.

A	Haushaltswirksamkeit HH-Jahr ff.	Jahr	Höhe (Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Ergebnisplan	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (gesamt)			
Finanzplan	Einzahlungen (gesamt)	2019	0,00	8.54101111.705
		2020	588.600,00	
		2021	1.310.200,00	
		2022	101.200,00	
	Auszahlungen (gesamt)	2019	153.500,00	8.54101111.700
		2020	678.000,00	
		2021	1.310.200,00	
		2022	109.800,00	

B Folgekosten (Stand:		ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (ohne Abschreibungen)	2022 2022	22.705,00 7.495,00	1.54101 / 52210200 1.55102 / 52210800
	Aufwand (jährli- che Abschrei- bungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan
Wenn ja, Stellenerweiterung:

ja

nein

Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:

ja

Gleichstellungsrelevanz:

ja

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

GRW-Maßnahme – Sandangerbrücke

- Baubeschluss -

Halle ist eine Stadt am Fluss. Landschaftlich reizvoll gelegen, verlaufen Elster und Saale durch eine abwechslungsreiche Aue mit zahlreichen Nebenarmen und zwischengelagerten Inseln mitten durch die Stadt. Darüber hinaus kann Halle aber auch auf eine interessante kulturgeschichtliche Entwicklung verweisen, die sich in der Kulturmeile entlang der Saale widerspiegelt. Burg Giebichenstein, historische Altstadtkante mit Moritzburg, Dom und Neuer Residenz tragen als architektonische Alleinstellungsmerkmale ebenso wie die Saline oder das neue Planetarium im alten Gasometer zur Unverwechselbarkeit der Stadt bei. Die lebendige Altstadt mit der Marktkirche und vielen kulturellen und gastronomischen Angeboten hat ebenso ihren Reiz, noch dazu, wo dies alles relativ komprimiert und auf kurzen Wegen zu erreichen ist.

Der GRW-Förderantrag zielt darauf ab, das touristische Potential der Stadt weiter zu entwickeln und die touristische Infrastruktur auszubauen. Ein Maßnahmeschwerpunkt liegt auf der altstadtnahen Trassenführung der touristischen Radwege, um die dort vorhandenen Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie das Gastronomie- und Beherbergungsgewerbe optimal zu vernetzen.

Mit der neuen Sandangerbrücke wird im Zusammenspiel mit der ebenfalls geplanten Salinebrücke über die Stromsaale, die Verlagerung des Saale-Harz-Radweges auf eine direkt zur Altstadt führenden Route ermöglicht.

Darüber hinaus stellen die beiden Brücken wesentliche Bestandteile einer direkten, „grünen“ Rad- und Fußgängerspange dar und verbessern die innerstädtische Vernetzung.

Mit dem Neubau der Sandangerbrücke entsteht eine barrierefreie Brücke für den Fuß- und Radverkehr mit einer lichten Breite von 3 m zwischen den Geländern. Die Brücke über die Elisabethsaale ist als Mehrfeldbauwerk in Stahlbeton und Stahlverbund konzipiert. Die Wegeanbindungen zur Hafestraße und zur Hafenbahntrasse auf der Ostseite werden mit hergestellt. Ebenso wird der Anschluss an das vorhandene Wegenetz Richtung Peißnitzinsel und die geplante Zufahrt zur Slipanlage am Sandanger hergestellt.

Im Rahmen des Jour fixe Familienverträglichkeit am 03.09.2019 wurde das Vorhaben vorgestellt und erhielt uneingeschränkte Zustimmung.

Mit dem Beschluss des Stadtrates vom 26.09.2018 (Vorlagen-Nr.: VI/2018/04204 wurde auf einen Variantenbeschluss verzichtet.

Das Vorhaben unterliegt der fachlichen Prüfung durch das Bau- und Liegenschaftsmanagement des Landes. Der Planungsausschuss wird über das Prüfergebnis informiert.

1 Anlass der Planung / Entwicklungsziele

Der Tourismus ist mittlerweile ein ernstzunehmender Wirtschaftsfaktor in der Region. Von 2008 bis 2017 ist die Zahl der Übernachtungen deutlich von 293.478 auf 416.503 gestiegen (+41,9 %). Während die durchschnittliche Aufenthaltsdauer über diesen Zeitraum zwar gesunken ist, konnte Halle eine steigende Anzahl an Gästen verbuchen. Abgeleitet aus den Aufenthaltstagen sowie den durchschnittlichen Ausgaben der Gäste ergibt sich ein Bruttoumsatz im Tourismus von 213,43 Mio. Euro (194,03 Mio. inflationsbereinigt). Den größten Anteil an diesem Umsatz haben die 5,5 Mio. Tagesreisen mit 67 %,

gefolgt von den Aufenthaltstagen in gewerblichen Betrieben (mehr als 10 Betten) mit 30 %. Ableitend aus dem Bruttoumsatz ergibt sich ein touristischer Einkommensbeitrag von 97,2 Mio. Euro. Dies entspricht einem Äquivalent von rund 5.400 Personen, die durch die touristische Nachfrage in Halle (Saale) ein durchschnittliches Primäreinkommen (= 18.000 Euro pro Kopf) beziehen. © BTE 2019, Aktualisierung und Ergänzung Studie Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Stadt Halle (Saale) 2012 (dwif)

Durch den Tourismus entsteht in der Region neben einer relevanten Anzahl von Arbeitsplätzen und in der Folge auch von Beiträgen in die Sozialversicherungssysteme auch ein signifikanter Anteil am Steueraufkommen. Gemessen an den ermittelten Effekten ist der Tourismus im Hinblick auf Größe und ökonomischer Bedeutung als mittelgroße Branche zu charakterisieren, für die noch weiteres Entwicklungspotenzial besteht.

Dabei geht es neben der Qualifizierung und Ergänzung von Angeboten vor allem um die Verbesserung der Vernetzung und Erreichbarkeit. Ziel ist es daher, die für die touristische Entwicklung relevanten und überregional bedeutsamen Radwanderwege möglichst direkt an die Altstadt heranzuführen, um so die hier vorhandenen touristischen Potentiale auch für Radwandernde besser zu erschließen und Synergien mit anderen touristischen Marken zu nutzen.

Mit der neuen Sandangerbrücke soll im Zusammenspiel mit der Hafensperrmauer am Sophienhafen, die gerade durch eine private Investorin saniert wird, der bereits vorhandenen Kotgrabenbrücke und der ebenfalls geplanten Salinebrücke über die Stromsaale, die Verlagerung des Saale-Harz-Radweges auf eine direkt zur Altstadt führenden Route ermöglicht werden. Radtouristinnen und -touristen, werden dabei über die Franz-Schubert-Straße unmittelbar an die historische Altstadtkante herangeführt.

Darüber hinaus stellen die beiden Brücken wesentliche Bestandteile einer direkten, autofreien Rad- und Fußgängerspange im zentralen Stadtgebiet dar. Sie verknüpfen nachhaltig das Fuß- und Radwegenetz zwischen Alt- und Neustadt, verbinden wichtige Naherholungsgebiete und touristische Zielpunkte und führen zu einer Aufwertung der unmittelbar an die Aue angrenzenden Stadtgebiete westlich und östlich der Saale.

2 Entwurfslösung

Es wird eine mehrfeldrige Stahlbetonkonstruktion mit einem Hybridfeld bei der Hauptstromöffnung von 58,0 m Stützweite errichtet. Die Geländer sind nach außen konvex gebogen und erhalten eine horizontale Ausfachung mit Rundrohr. Die lichte Breite zwischen den Geländern liegt bei 3 m.

Die Sandangerbrücke spannt über die Elisabethsaale, welche entsprechend der Klassifizierung als Binnenwasserstraße in die Wasserstraßenklasse I eingestuft ist. Damit ist ein Lichtraumprofil für die Wasserstraße von 30 m Breite und 4,00 m + 0,30 m (Wellenzuschlag) Höhe über dem höchsten schiffbaren Wasserstand freizuhalten. Die Brückenhöhe ist für die Berufsschifffahrt bis zum höchsten Betriebswasserstand der Elisabeth-Saale ausgelegt. Die Hauptöffnung der Geh- und Radwegbrücke wird in Hybridbauweise mit einem Stahlverbundtragwerk in VFT-WIB und Stahlbetongruppenpfeiler mit einer Gesamtstützweite von 58 m ausgeführt. An den Pfeilern wird die gekrümmte Untersicht weitergeführt, so dass sich eine markante Bogenausbildung ergibt, welches die Transparenz und Leichtigkeit des Gesamttragwerks betonen.

Aus den bestehenden Randbedingungen einer wesentlichen Freihaltung des Abflussprofils während der Herstellung des Hauptöffnungsfeldes ist der Einsatz von Traggerüst nur begrenzt möglich. Es werden hierfür vorgefertigte Stahlverbundplattenbalken in Fertigteilbauweise vorgesehen. Diese 2-stegigen Plattenbalken werden an der Stegunterseite mit Stahl verstärkt. Hierdurch kann das gewünschte Schlankheitsverhältnis erreicht werden.

Der Wartungsaufwand mit der gewählten Betonkonstruktion und den sehr geringen Stahlflächen am Untergurt des Betonquerschnittes sowie die Verwendung von feuerverzinkten Bau-

stählen reduzieren die Wartungsaufwendungen erheblich.

Die Hauptpfeiler werden in die Ausrundung des Brückenbogens mit einbezogen. Die Gründung erfolgt mittels Bohrpfählen Ø 1,20 m.

Das anfallende Niederschlagswasser wird mit Quergefälle der Brückenmitte zugeleitet und über Brückenabläufen direkt auf die Uferböschungen bzw. Vorland abgeleitet.

Die anschließenden Wege an das Bauwerk werden auf Grund des hohen Nutzungsdrucks ebenfalls in 3,0 m Breite weitergeführt und in Asphaltbauweise ausgebaut.

Der Anschluss an die Hafenstraße ist aufgeweitet zur Entflechtung der Radverkehrsströme in Richtung Saline und Altstadt und dem Radverkehr aus der Kehrkurve zur ufernahen Hafentrasse. Auf Grund der begrenzten Flächenverfügbarkeit ist zwischen Rampe und Verbindungsweg eine Stützwand erforderlich.

Die Ostrampe zur Brücke hat maximal 4,2 % Längsgefälle. Die westliche Zuführungsrampe ist mit maximal 6 % Steigung trassiert und endet an der Süd-Nord-Wegtrasse zur Schafbrücke / Peißnitzinsel. Eine weitere Gefällereduzierung in der Rampe oder die Herstellung von Zwischenpodesten ist nicht möglich. Bereits jetzt muss der Weg zur Peißnitzinsel auf rund 120 m Länge grundlegend angepasst und so weit wie möglich nach Westen verschoben werden, damit die notwendige Rampenlänge und damit eine ausreichende Gradientenhöhe über dem Schifffahrtsprofil erreicht wird. Der Süd-Nord-Weg wird gemäß Bestand mit einer Breite von 4,0 m ausgeführt.

Von der Brücke Richtung Westen wird die Wegeanbindung bis zur ebenfalls in Planung befindlichen Zufahrt zur Slipanlage hergestellt. Die Weiterführung in Richtung Gimritzer Damm / Rennbahnkreuz erfolgt im Rahmen eines gesonderten Bauvorhabens.

Der Baumbestand wird, soweit möglich, erhalten. Aufgrund der notwendigen Tiefbauarbeiten und Neuanlage der Trasse für die Zuwegung sowie des Eingriffes in das Ufer müssen jedoch ca. 2075 m² Wald und 12 Einzelbäume außerhalb der Waldfläche im Eingriffsgebiet gerodet werden. Ein Ausgleich erfolgt über die Anlage von 1715 m² neuer Waldfläche im Bearbeitungsgebiet, durch die Aufforstung nicht mehr benötigter Wegeflächen und eine 360 m² große, externe Fläche, so dass insgesamt neue Waldflächen in gleicher Größe entstehen. Darüber hinaus werden 12 neue, heimische Laubbäume an externen Einzelstandorten gepflanzt. Außerhalb der Brutperioden werden die vorhandenen Nisthilfen im Vorhabenbereich der Rodungsflächen mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf umgesetzt.

Der Ausgleich der Neuversiegelung erfolgt aus dem Flächenpool „Kleingartenanlage Saaletal-Lettin“. Hier wurde im Rahmen einer Hochwasserfolgemassnahme die Kleingartenanlage rückgebaut und Flächen entsiegelt.

3	Finanzierung
----------	---------------------

Für die Maßnahme wurden Fördermittel aus dem Programm „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Tourismus“ beantragt. Eine vorläufige Förderzusage liegt vor. Die Förderquote liegt bei ca. 88 %.

Finanzierungsübersicht des Bauablaufs

Sandangerbrücke		Ist	HH-Erm.	Plan	Plan	Plan	
PSP-Elemente	Kostenberechnung	2018	2019	2020	2021	2022	Gesamt
8.54101111.700.900	Bauleistungen	0	0	500.000	1.250.600	100.000	1.850.600
8.54101111.700.800	Planungsleistungen	0	153.500	178.000	59.600	9.800	400.900
Gesamtkosten		0	153.500	678.000	1.310.200	109.800	2.251.500
8.54101111.705	Zuweisung v. Land, GRW 88,83%	0	0	588.600	1.310.200	101.200	2.000.000

Die Finanzierung wird mit der kommenden HH-Planung 2020ff auf die Jahresscheiben angepasst. Die Refinanzierung wird in 2019 nicht vereinnahmt. Die Deckung der Fehleinnahme erfolgt durch die bereitgestellten Eigenmittel zur GRW-Förderung insgesamt.

Kostenberechnung nach DIN 276

Nr.	Kostenart	Summe Kostenart	Gesamtsumme
100	Grundstück		
130	Freimachen	2.400	
	Summe Grundstück	2.400	2.400
200	Herrichten und Erschließen		
210	Herrichten	27.500	
	Summe Herrichten und Erschließen	27.500	27.500
300	Bauwerk - Baukonstruktion		
310	Erdbaumaßnahmen	142.303	
320	Gründungen	232.238	
330	Vertikale Bauteile	101.462	
340	Horizontale Bauteile	485.900	
370	Baukonstruktive Einbauten	2.120	
390	Sonstige Maßnahme für Baukonstruktion	228.750	
	Summe Baukonstruktion	1.192.773	1.192.773
400	Bauwerk - Technische Anlagen		
440	Starkstromanlagen	22.810	
	Summe Technische Anlagen	22.810	22.810
500	Außenanlagen		
510	Geländeflächen	44.080	
520	Befestigte Flächen	137.580	
540	Technische Anlagen in Außenanlagen	53.600	
570	Pflanz- und Saatflächen	44.624	
590	Sonstige Maßnahmen in Außenanlagen	29.790	
	Summe Außenanlagen	309.674	309.674
700	Baunebenkosten		
730	Architekten- und Ingenieurleistungen	295.680	
740	Gutachten und Beratung	24.370	
770	Allgemeine Baunebenkosten	16.810	
	Summe Baunebenkosten	336.860	336.860
	Gesamtsumme Netto		1.892.017
	Mehrwertsteuer 19%		359.483
	Gesamtsumme Brutto		2.251.500

Zeitschiene der Maßnahmeumsetzung

Ausführungs- und Genehmigungsplanung
Vergabe
Bauausführung Brücke

01/2020 bis 05/2020
EU-weit
ab Anfang 2021 bis Ende 2021

Einschließlich des Wegebbaus und der erforderlichen Ersatzpflanzung kann die Maßnahme erst im Herbst 2022 abgeschlossen werden.

4 Folgekosten

Kostenfaktor	Bestand			Neu		
	Menge	Einheit	Summe / Jahr	Menge	Einheit	Summe / Jahr
Verkehrsflächen						
Asphaltflächen, bauliche Unterhaltung						
<i>Ostseite und Brücke</i>	0	m ²	0,00 €	705	m ²	599,25 €
<i>Westseite</i>	955	m ²	811,75 €	950	m ²	807,50 €
Asphaltflächen, Reinigung						
<i>Ostseite und Brücke</i>	0	m ²	0,00 €	705	m ²	246,75 €
<i>Westseite</i>	955	m ²	334,25 €	950	m ²	332,50 €
Grünflächen						
Waldflächen (vor Ort)	2.075	m ²	0,00 €	1.715	m ²	2.229,50 €
Waldflächen (extern)	0	m ²	0,00 €	360	m ²	468,00 €
Bäume	12	Stk	30,00 €	12	Stk	1.680,00 €
Gehölzflächen	270	m ²	1.053,00 €	0	m ²	0,00 €
Rasenflächen	210	m ²	136,50 €	928	m ²	603,20 €
Wiesen	84	m ²	32,76 €	334	m ²	130,26 €
unbefestigte Fläche unter Brücke	0	m ²	0,00 €	121	m ²	47,19 €
Brachflächen	706	m ²	0,00 €	0	m ²	0,00 €
Ingenieurbauwerke						
Sandangerbrücke, Bauwerk	0	Stk	0,00 €	1	Stk	17.024,00 €
Einbauten, Ausstattung						
Beleuchtung (West)	0	Stk	0,00 €	8	Stk	1.040,00 €
Summe / Jahr (netto)			2.398,26 €	25.208,15 €		
Mehrwertsteuer 19%			455,67 €	4.789,55 €		
Summe / Jahr (brutto)			2.853,93 €	29.997,70 €		

Die Folgekosten für die Instandhaltung des Bauwerkes betragen ca. 1,4 % der Herstellkosten pro Jahr. Dies entspricht ca. 20.260 €. Des Weiteren fallen Kosten für Bauwerkshauptprüfungen alle 6 Jahre in Höhe von ca. 20.000,00 € an. Diese Folgekosten werden aus dem PSP-Element 1.54101/52210200 des Fachbereichs Bauen gedeckt. Die Folgekosten in Höhe von ca. 2.445 € für die Unterhaltung der Verkehrsflächen auf der Brücke und der Ostseite sowie für die Beleuchtung trägt ebenfalls der FB Bauen.

Die Wegeflächen auf der Westseite sowie die angrenzenden Grünflächen werden vom FB Umwelt unterhalten. Die Folgekosten betragen pro Jahr 5.490 €.
Darüber hinaus sind für die standortgerechte Erziehung und Pflege der Einzelbäume Maßnahmen entsprechend der ZTV Baumpflege über einen Zeitraum von 15 Jahren erforderlich. Das erste Jahr Fertigstellungspflege nach der Baumpflanzung ist Bestandteil der Baumaßnahme und wird mit gefördert. Für die restlichen 14 Jahre fallen im Durchschnitt 167,00 € pro Baum und Jahr an Unterhaltungskosten an.
Insgesamt ergeben sich Folgekosten für den FB Umwelt in Höhe von 7.495 €, die aus dem PSP-Element 1.55102/52210800 gedeckt werden.

Anlagen:

- Anlagen gesamt
- Anlage 1 Übersichtsplan
- Anlage 2 Lageplan
- Anlage 3 Bauwerksplan
- Anlage 4 Eingriffs-Ausgleichsplan Bestand
- Anlage 5 Checkliste Barrierefreiheit
- Anlage 6 Radverkehrsbeauftragter